

Informe en materia de Carreteras, Ferrocarriles, Puertos y Movilidad
Fernando Fernández Monterde. Departamento Planeamiento General. Servicio de Planeamiento Urbanístico.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
Consejería de Fomento, infraestructuras y Ordenación del Territorio



CURSO “URBANISMO Y LEGISLACIÓN SECTORIAL”
HOMOLOGADO POR EL INSTITUTO ANDALUZ DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
4, 11, 18 y 25 de junio de 2019

Informe en materia de Carreteras, Ferrocarriles, Puertos y Movilidad

Indice

- Informe en materia de Carreteras, por afección a la Red de Carreteras de Andalucía. *Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía. Emite la Dirección General de Infraestructuras CFIOT, en base a informe del Servicio de Carreteras de la DT.*
 - Informe en materia de Carreteras, por afección a la Red de Carreteras del Estado. *Art. 16.6 Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Emite la Demarcación Carreteras DG Carreteras MF.*
- Informe autonómico en materia de Ferrocarriles, *Art. 11.2 Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía + DA 4ª Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Emite la Dirección General Movilidad CFIOT + Informe Agencia Obra Pública de Andalucía.*
 - Informe estatal en materia de Ferrocarriles, *Art. 7.2 Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Emiten Secretaría General de Infraestructuras MF + ADIF.*
- Informe autonómico en materia de Puertos, *Art. 14.2 Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía. Emite la Agencia Pública de Puertos CFIOT.*
 - Informe estatal en materia de Puertos, *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Emite la Autoridad Portuaria Ministerio Fomento.*
- Informe de Movilidad, *(???) emite la Dirección General de Movilidad de la CFIOT.*

Informe Carreteras Autonómico

Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

ÁMBITO: Instrumentos de Planeamiento Urbanístico que afecten a la Red de Carreteras de Andalucía *(Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía)*.

COMPETENCIA: Dirección General de Infraestructuras *(Art. 10.2.f) del Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio)*, previa la propuesta del Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial.

CARÁCTER: Preceptivo y Vinculante *(Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía)*

PLAZO: 3 meses *(Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía)*

SENTIDO SILENCIO: Favorable *(Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía)*.

Art. 35.2 Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía según la redacción dada por el Decreto-ley 5/2012, de 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA 28 noviembre, vigencia: 28 noviembre 2012).

Informe Carreteras Autonómico

Competencias

El artículo 13.10 del **Estatuto de Autonomía para Andalucía** atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.

Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (CFIOT).

Artículo 10 Dirección General de Infraestructuras.

1. *Corresponde a la Dirección General de Infraestructuras la planificación, gestión y desarrollo de las competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias.*

2. *En particular, le corresponden las siguientes funciones:*

(...)

f) La protección y gestión del dominio público viario, así como la elaboración de informes sectoriales a planes, estudios y proyectos que afecten al mismo.

Informe Carreteras Autonómico

Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

Artículo 3: Red de Carreteras de Andalucía

1. La red de carreteras de Andalucía está constituida por las carreteras que, discurriendo íntegramente en el territorio andaluz, no estén comprendidas en la red de carreteras del Estado y se encuentren incluidas en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.
2. La red de carreteras de Andalucía está formada por las siguientes categorías:
 - a) La red autonómica, que comprende la red básica, la red intercomarcal y la red complementaria.
 - b) La red provincial, compuesta por la red comarcal y la red local.

Artículo 6: Competencias

1. La Comunidad Autónoma de Andalucía ejercerá su competencia en materia del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía a través de los órganos de la Administración de la Junta de Andalucía que la tengan atribuida, en la forma que reglamentariamente se determine y sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados siguientes.
2. Las Diputaciones Provinciales ejercerán sobre el dominio público viario del que sean titulares las siguientes competencias: planificación, proyección, construcción, financiación, conservación, seguridad vial, explotación, uso y defensa, todo ello en los términos establecidos en los títulos II, III y IV de la presente Ley.

Informe Carreteras Autonómico

Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

Catálogo de Carreteras de Andalucía

Artículo 17: Concepto y régimen jurídico

1. El Catálogo de Carreteras de Andalucía es el instrumento de carácter público que sirve para la identificación e inventario de las carreteras que constituyen la red de carreteras de Andalucía, adscribiéndolas a las distintas categorías de la red y clasificándolas conforme al artículo 15 de la presente Ley.

Asimismo, indicará la Administración Pública titular de cada carretera, la matrícula de la misma, que sirve de identificación en las placas de ruta, así como su denominación, su origen, su término, sus puntos kilométricos inicial y final y las características técnicas que reglamentariamente se determinen.

2. El Catálogo de Carreteras de Andalucía comprenderá el de la red autonómica y la red provincial.

Artículo 18: Adquisición de la condición de carretera

1. A los efectos de la presente Ley la adquisición de la condición de carretera se produce por su inscripción definitiva en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

Actualización de la Red de Carreteras de Andalucía



DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



Informe Carreteras Autonómico

Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

Artículo 34 Planeamiento urbanístico

1. Los estudios de carreteras que afecten al planeamiento urbanístico vigente se someterán a informe de los municipios afectados en relación con la adecuación del trazado propuesto al planeamiento urbanístico. Transcurrido el plazo de un mes sin que la Administración titular de la carretera haya recibido el informe, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada.
2. Si el municipio está conforme con el estudio de carretera que afecta al planeamiento urbanístico vigente, iniciará, en su caso, los trámites para la modificación o revisión del mismo, el cual deberá estar adaptado en el plazo máximo de un año.
3. En el caso de disconformidad debidamente motivada por el municipio, el expediente de información a las Administraciones Públicas se elevará al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, que resolverá sobre la aprobación del trazado y la ejecución de las obras, instando, en su caso, la modificación o revisión del planeamiento urbanístico vigente.
4. La aprobación de los estudios de carreteras conllevará la obligación de los municipios afectados de incluir las actuaciones de carreteras propuestas en los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se estén tramitando o se tramiten con posterioridad a dicha aprobación.

Informe Carreteras Autonómico

Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

Artículo 35 Informe de los instrumentos de planeamiento urbanístico

1. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a las carreteras andaluzas, la Administración Pública que lo estuviera tramitando podrá solicitar información previa, en relación con tales afecciones, con anterioridad a su aprobación inicial, a la Administración titular de la carretera quien deberá emitirla en el plazo máximo de un mes.

2. Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, éste se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de carreteras, que versará exclusivamente sobre las afecciones a la Red de Carreteras de Andalucía y que deberá evacuarse en el plazo máximo de tres meses. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad al plan propuesto.

Número 2 del artículo 35 redactado por la Disposición Final 2ª del Decreto-ley 5/2012, 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA 28 noviembre, vigencia: 28 noviembre 2012).

Informe Carreteras Estado

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Artículo 4 Carreteras y Red de Carreteras del Estado

1. Son carreteras del Estado, a los efectos de esta ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado, que ejerce sus competencias sobre las mismas a través del Ministerio de Fomento. Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y su Viario Anexo.

(...)

4. Constituyen la Red de Carreteras del Estado las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

5. Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios.
- b) Constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento.
- c) Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.
- d) Enlazar las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

Informe Carreteras Estado

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Artículo 16 Ordenación del territorio y ordenación urbanística

1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos.

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta. En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Fomento decidirá si procede continuar con la tramitación de la actuación, y en este caso la elevará al Consejo de Ministros, que resolverá si procede aprobarla. En caso de ser así, el Consejo de Ministros ordenará la modificación o revisión, del planeamiento territorial, o urbanístico afectados, los cuales deberán acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de un año desde la aprobación de la misma.

2. Cuando el contenido de cualquier instrumento de ordenación territorial o urbanística, o de desarrollo de los mismos, que se encuentre en tramitación, esté afectado por lo establecido en un estudio de carreteras ya aprobado, el promotor del instrumento deberá incluir en el mismo, antes de su aprobación, las determinaciones necesarias para la plena eficacia de dicho estudio de carreteras.

3. No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente. El incumplimiento de la anterior prohibición comportará la nulidad de pleno derecho del instrumento de ordenación.

4. La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente, cuando ya hubieran sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, no supere un año a contar desde la publicación del anuncio de la información al público de aquéllos, o un año y seis meses en los casos excepcionales en que así se determine de manera motivada por el Ministerio de Fomento. Durante dicho plazo, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados por los trazados y actuaciones de carreteras objeto del correspondiente estudio informativo, ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas, salvo que se haya recabado y obtenido informe favorable del Ministerio de Fomento cuando las actuaciones pretendidas sean compatibles con las alternativas establecidas en aquel, o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente.

Informe Carreteras Estado

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Artículo 16 Ordenación del territorio y ordenación urbanística (*cont.*)

6. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, **antes de dicha aprobación inicial**, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados. Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un **plazo de tres meses** para emitir su informe, que será **vinculante** en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Competencias, Decreto 107/2019, estructura orgánica CFIOT.

Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Artículo 1. competencias de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Conforme al Decreto del Presidente 2/2019, de 21 de enero, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de consejerías, le corresponde a la consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio las competencias atribuidas a la comunidad Autónoma de Andalucía, en materia de:

(...)

b) Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el estado no se reserve su gestión directa.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Competencias, Decreto 107/2019, estructura orgánica CFIOT.

Artículo 11. Dirección General de Movilidad

1. La Dirección General de Movilidad es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente.

2. en particular, le corresponden las siguientes funciones:

(...)

g) La gestión, explotación e inspección de los servicios de transporte por carretera, ferroviarios, por cable y otros que le correspondan de acuerdo con la legislación vigente.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ficha resumen características informe

ÁMBITO: Afección a líneas ferroviarias, elementos infraestructura ferroviaria o zonas de servicio (*Art. 11.2 Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía*).

COMPETENCIA: Dirección General de Movilidad (*Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio*) + Agencia Obra Pública de Andalucía.

CARÁCTER: Vinculante (*Art. 11.2 Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía*).

PLAZO: 3 meses (*Art. 11.2 Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía*).

SENTIDO SILENCIO: Favorable (*Art. 11.2 Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía*).

Art. 11.2 Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía según la redacción dada por el Decreto-ley 5/2012, de 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA 28 noviembre, vigencia: 28 noviembre 2012).

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ferrocarriles de carácter metropolitano

Ferrocarriles de carácter metropolitano: Disposición Adicional 4ª Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

“Será de aplicación a los proyectos de infraestructuras de transportes por ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano lo dispuesto en los artículos 34, 35 y 39 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, debiendo en todo caso entenderse referidos a las infraestructuras de transportes y a la Consejería competente en materia de transportes.”

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía

Artículo 3: Concepto y régimen jurídico general

1. Son Servicios Ferroviarios de Andalucía, a los efectos de esta Ley, los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías que discurren íntegra y exclusivamente por el territorio andaluz, así como aquellos que tengan su origen y destino en la Comunidad Autónoma.

Estos servicios se podrán desarrollar sobre infraestructura de titularidad de la Comunidad Autónoma, sobre infraestructura de titularidad estatal o de otra Administración Pública, o de sus respectivas entidades dependientes, con cumplimiento de las normas que resulten de aplicación al uso de la citada infraestructura.

(...)

Artículo 8: Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía

1. Forman parte de Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía las infraestructuras ferroviarias titularidad de la Comunidad Autónoma, que se desarrollen íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía estén o no conectadas a infraestructuras de titularidad estatal.

(...)

3. Corresponde a la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería competente en materia de transportes, la planificación de los Servicios Ferroviarios de Andalucía y de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía

Artículo 11: Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y urbanismo

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística **calificarán** los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de las **Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía** como **sistema general ferroviario o equivalente** y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias en materia de ferrocarriles por la Administración de la Junta de Andalucía o por las entidades públicas de ella dependientes.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial podrá, con anterioridad a esta, solicitar **información previa** a la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de la infraestructuras ferroviarias, quienes deberán emitirla en el plazo de un mes. En todo caso, tendrán carácter vinculante para el órgano con facultades para acordar la aprobación inicial citada, a los efectos previstos en el presente apartado, las determinaciones y previsiones contenidas en los planes de ordenación territorial.

Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, éste se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, y que deberán emitirlo en el plazo máximo de tres meses. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad al plan propuesto.

Párrafo 2º del número 2 del artículo 11 redactado por la Disposición Final 3ª del Decreto-ley 5/2012, de 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA 28 noviembre, vigencia: 28 noviembre 2012)

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía

Artículo 22 Entidad Administradora de las infraestructuras ferroviarias

1. **Corresponde a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía la administración de las infraestructuras ferroviarias que les sean expresamente atribuidas por el Consejo de Gobierno**, o se hubieran construido por el citado Ente conforme a lo previsto en el artículo 10, apartado 3.

Ferrocarriles de la Junta de Andalucía administrará la infraestructura ferroviaria de forma directa, por sí o, en su caso, a través de empresa u organismos públicos de él dependientes.

2. Ferrocarriles de la Junta de Andalucía podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público cuya gestión le haya sido atribuida por el Consejo de Gobierno, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración de la Junta de Andalucía la legislación reguladora de su patrimonio. Además, corresponderá a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, la protección y policía de las infraestructuras que administre, preservarlas de toda clase de daños o deterioro y vigilar el cumplimiento de las prohibiciones y limitaciones establecidas en esta Ley.

En todo caso corresponderá a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, respecto de los referidos bienes de dominio público que tenga adscritos, establecer el régimen de uso de los mismos y otorgar las autorizaciones, y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

3. Los bienes de dominio público adscritos a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, conforme a este artículo que resulten innecesarios para el cumplimiento de sus fines podrán ser desafectados en los términos de los artículos 60 y siguientes de la Ley 4/1986, de 5 de mayo, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Los bienes desafectados, como patrimoniales de la Comunidad Autónoma, podrán ser objeto de disposición en los términos del Capítulo III de la citada Ley

Informe Ferrocarriles Autonómico

Agencia de Obra Pública de Andalucía

Mediante **Decreto 94/2011**, de 19 de abril, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se aprueban los Estatutos de la **Agencia de Obra Pública de Andalucía**.

Dicho decreto supone la extinción de **Gestión de Infraestructuras de Andalucía (GIASA)** y del **Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces**, cuyas competencias quedan ahora integradas en una única agencia, la citada Agencia de Obra Pública de Andalucía, como cumplimiento de las directrices establecidas en la Ley 1/2011, de 17 de febrero, de reordenación del sector público de Andalucía, que disponía la:

“integración en una única entidad de los recursos económicos, personales y materiales dedicados a la ejecución de infraestructuras viarias y ferroviarias, antes diferenciados en Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y en «Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A.». Esta entidad es la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía”.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Agencia de Obra Pública de Andalucía



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



política de calidad y medioambiental | Protección de datos | mapa web | accesibilidad | nota legal



Andalucía 12:08



Acondicionamiento de la A-6050 hasta Valdepeñas de Jaén.

- Inicio
- La Agencia
- Memorias de gestión
- Contratación
- Actuaciones
- Eventos
- Innovación
- Descarga
- Publicaciones
- Datos de contacto

 #BlogIM

Eje Transversal

La creación de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía supone un impulso considerable al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, que permitirá la conexión por Alta Velocidad entre Huelva, Sevilla, Málaga, Granada y Almería. Se trata de un eje estructurante, de más de 500 kilómetros de longitud, que contribuirá a reforzar la vertebración del territorio andaluz, de costa a costa. El tramo Sevilla-Antequera (129 km. de longitud) del Eje Ferroviario Transversal es el que financia y ejecuta la Junta de Andalucía dentro del plan que desarrollan conjuntamente las administraciones autonómica y estatal para adaptar a la alta velocidad el recorrido entre Huelva y Almería. Las obras a cargo del Gobierno andaluz supondrán una inversión total de 1.100 millones de euros. Actualmente, se encuentran en ejecución las obras de infraestructura (plataforma y estructuras de conexión) de los tramos entre Marchena y Antequera, además del paso bajo el cruce de la SE-40 en La Rinconada así como los tramos Santa Justa-Aeropuerto/Enlace Club de Campo y Túnel de los Alcores cuyas obras se adjudicaron en diciembre de 2009, lo que supone en su conjunto el 73% del trazado.

La conversión a la alta velocidad del Eje Ferroviario Transversal permitirá enlazar Sevilla con las ciudades de Málaga, Granada y Almería en 55, 75 y 150 minutos, respectivamente, mientras que el trayecto Málaga-Granada se cubrirá en 50 minutos. Para alcanzar estos tiempos de recorrido, los trenes de la futura línea circularán a más de 250 kilómetros/hora. El Eje estará asimismo conectado con las líneas de alta velocidad ferroviaria hacia Cádiz, Córdoba y Jaén.

Herramientas

Fuentes para la historia de las obras públicas

Novedades

18/12/2018 Modelos de Inspección de Instalaciones de Producción

ACTUALIZACIÓN MODELOS DE INSPECCIÓN DE INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN

La actualización afecta al modelo de inspección de plantas de hormigón, del proceso de tesado de estructuras de hormigón y de plantas de prefabricados de hormigón.

> más información

29/10/2018 Recomendaciones para Control de Calidad

RECOMENDACIONES CONTROL DE CALIDAD DE MATERIALES EN PROYECTOS Y OBRAS LINEALES

Actualización de las "Recomendaciones para la redacción de Planes de

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Disposición adicional cuarta: Infraestructuras de transporte y planeamiento urbanístico

Será de aplicación a los proyectos de **infraestructuras de transportes por ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano** lo dispuesto en los artículos 34, 35 y 39 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, debiendo en todo caso entenderse referidos a las infraestructuras de transportes y a la Consejería competente en materia de transportes.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Artículo 2 Ámbito de aplicación

La presente Ley será de aplicación a los **transportes públicos urbanos y metropolitanos de viajeros que se presten íntegramente en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones de carácter sectorial. En los mismos términos, se aplicará a los transportes públicos interurbanos de viajeros en los aspectos que la presente ley regula.

Artículo 4 Competencias

1. Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

2. Cuando los servicios urbanos afecten a intereses públicos que trasciendan a los puramente municipales o puedan servir a la satisfacción de necesidades de transporte metropolitano, las competencias de los Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las Administraciones y Entidades de ámbito territorial superior, según lo establecido en esta Ley y en las correspondientes normas de la Comunidad Autónoma de Andalucía y, en su caso, del Estado.

3. **Corresponden a la Comunidad Autónoma** las siguientes competencias:

- a) La planificación, ordenación y gestión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros.
- b) La coordinación de los servicios de transporte urbanos e interurbanos y el establecimiento de medidas de coordinación de los transportes urbanos que afecten a intereses públicos de ámbito superior al municipal.
- c) La **declaración de los transportes de interés metropolitano** y, en los términos previstos en el título III de esta Ley, participar en su ordenación y planificación.
- d) La planificación, ordenación y gestión de los servicios e infraestructuras de transporte mediante ferrocarril, entendido como modo de transporte, declarados de interés metropolitano.
- e) La aprobación de los Planes de Transporte Metropolitano previstos en esta Ley.
- f) El ejercicio de las funciones de inspección y sanción respecto a los servicios de su competencia.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Artículo 12 Conceptos

1. A los efectos de esta Ley se consideran ámbitos metropolitanos los constituidos por municipios contiguos y completos entre los cuales se produzcan influencias recíprocas entre sus servicios de transportes derivadas de su interrelación económica, laboral o social. Su delimitación territorial se realizará por el Consejo de Gobierno, oídas las Entidades Locales afectadas.
2. En los ámbitos a que se refiere el apartado anterior el sistema de transporte metropolitano estará integrado por los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones de interés metropolitano.
3. Serán de interés metropolitano los servicios, tráficos, **infraestructuras e instalaciones de transporte público de viajeros declarados como tales** con arreglo a lo previsto en el artículo 13 de la presente Ley.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Artículo 13 Interés metropolitano

1. Podrán declararse, total o parcialmente, de interés metropolitano los servicios, tráficos, **infraestructuras** e instalaciones necesarios para la constitución y gestión del sistema de transporte metropolitano, cuando resulten imprescindibles para la prestación coordinada de los servicios, la obtención de economías de escala, o la aplicación de un sistema tarifario integrado.

2. La **declaración de interés metropolitano** se efectuará por el Consejo de Gobierno a propuesta de la Consejería competente en materia de transportes, previo acuerdo con las Administraciones Públicas competentes.

La declaración de un servicio, tráfico, infraestructura o instalación de interés metropolitano no determina la pérdida de la competencia de la Administración titular, pero el ejercicio de ésta y de las potestades de ordenación, coordinación, tarifaria, inspectora y sancionadora se producirá de acuerdo con lo previsto en esta Ley y, en su caso, en el Plan de Transporte Metropolitano.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Artículo 19 Concepto

La ordenación y coordinación de los transportes en el interior de cada uno de los ámbitos metropolitanos a que se refiere el artículo 12 de la presente Ley se instrumentará mediante un **Plan de Transporte Metropolitano**.

El Plan de Transporte Metropolitano es el documento o conjunto de documentos a través del cual se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación.

Artículo 20 Contenido del Plan de Transporte Metropolitano

El Plan de Transporte Metropolitano tendrá, al menos, el siguiente contenido:

- a) Delimitación y justificación de su ámbito.
- b) Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- c) Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.
- d) Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- e) Determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, **infraestructuras**, tráfico, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.
- f) Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes por los diversos operadores.
- g) Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.
- h) Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- i) Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Artículo 21 Elaboración, aprobación y revisión del Plan

1. La elaboración y aprobación inicial del Plan de Transporte Metropolitano y de sus revisiones se realizará por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del consorcio a que se refiere el título IV de esta Ley, y su **aprobación definitiva corresponderá al Consejo de Gobierno mediante decreto**, oídas las Corporaciones Locales interesadas y previo informe de los órganos consultivos de ámbito autonómico en las materias de ordenación del territorio y transportes. Las modificaciones que no supongan revisión del Plan serán aprobadas por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del Consorcio de Transporte Metropolitano.

2. En la redacción del Plan de Transporte Metropolitano y de sus modificaciones y revisiones deberá posibilitarse la participación, en todo caso, de las Corporaciones Locales afectadas, de la Administración General del Estado y de las Entidades de Transporte Metropolitano a que se refiere el título IV de la presente Ley, así como de los agentes sociales y económicos.

Artículo 22 Vigencia y efectos

1. Los Planes de Transporte Metropolitano, que tendrán vigencia indefinida, serán públicos y obligatorios.

(...)

4. **El planeamiento territorial y urbanístico recogerá y concretará espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.**

(...)

Informe Ferrocarriles Autonómico

Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible (BOJA 14/02/2013).

Primero. Formulación

1. Se acuerda la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, cuya elaboración y aprobación se realizará de acuerdo con los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación. el Plan se formula, asimismo, conforme a las determinaciones contenidas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, especialmente en sus artículos 12, 13, 19, 20 y 21.

(...)

Segundo. Ámbito de Aplicación.

1. El ámbito territorial inicial de este Plan comprende el ámbito metropolitano del Área de Málaga, definido a los efectos previstos en el artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, por los siguientes municipios: Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Fuengirola, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

(...)

Tercero. Objetivo del Plan.

El Plan tiene como objetivo definir el sistema multimodal de transporte para su ámbito territorial, siendo el instrumento de ordenación y coordinación de dicho sistema. En él se incluyen, entre otros, los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones, que por su relevancia en el funcionamiento del transporte en el conjunto del área, sean declarados de interés metropolitano.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

Decreto 188/2006, de 31 de octubre, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible (BOJA 4/12/2006, vigencia 5/12/2006).

Artículo 1. Aprobación definitiva del Plan y ámbito territorial.

Se aprueba definitivamente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, que figura como Anexo al presente Decreto, y cuyo ámbito territorial se extiende a los municipios siguientes: Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, Almensilla, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Castilleja de la Cuesta, Castilleja de Guzmán, Coria del Río, Dos Hermanas, El Viso del Alcor, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Isla Mayor, La Algaba, La Rinconada, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Palomares del Río, Puebla del Río, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Utrera, Valencina de la Concepción y Villanueva del Ariscal.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

7.3. Definición de la Red de Interés Metropolitano

De acuerdo con lo preceptuado en el apartado e) del artículo 20 de la Ley 2/2003, el Plan de Transporte debe señalar los **elementos del sistema de transporte metropolitano que deben ser calificados de interés metropolitano**. Por otra parte, el criterio básico para la identificación de este carácter se recoge en el artículo 13 de la citada ley.

En función de ello así como del análisis realizado anteriormente sobre el papel que cumplen las infraestructuras existentes y propuestas en la canalización de los viajes de carácter metropolitano, se recogen en el plano incluido a continuación las infraestructuras de transporte público y las instalaciones de intercambio modal de las que el Plan determina su carácter de “interés metropolitano”.

Por lo que respecta a los **servicios de transporte**, el Plan establece el carácter de interés metropolitano para los siguientes:

- Los servicios de cercanías que actualmente -o en el futuro- discurren por las infraestructuras ferroviarias actualmente explotadas por Renfe y a las que el Plan de Transporte haya conferido el carácter de interés metropolitano
- Los servicios de transporte que discurren por infraestructuras de metro o tranvía a las que se les haya asignado por el Plan el carácter de interés metropolitano
- Todos los servicios de autobús cuya competencia haya sido transferida al Consorcio de Transportes del Área de Sevilla

Además de lo anterior, el Plan determina el carácter de interés metropolitano a la Estación de Autobuses de Plaza de Armas así como a todas aquellas instalaciones públicas de carácter técnico que sean necesarias para la explotación de los servicios de transporte público a los que se les ha asignado dicho carácter.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos

El objetivo de potenciar el uso del transporte público debe sustanciarse no sólo para la población actual sino para la que residirá en los nuevos desarrollos urbanos. Para garantizar dicho objetivo, el Plan de Transporte determina:

a) Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios del ámbito deberán incluir en sus determinaciones las propuestas de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para la movilidad en este modo tanto para la población actual como para la futura. A estos efectos, se considerará que dichas infraestructuras, salvo justificación suficiente, deberán tener capacidad para transportar, al menos, un volumen diario de viajeros igual al de su número de habitantes multiplicado por 0,8.

b) Para garantizar y concretar la definición de los elementos estructurantes de la red de transporte tal y como exigen los artículos 9 y 10 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía sobre las determinaciones que deben recoger los Planes Generales de Ordenación Urbanística, **los PGOU de los municipios del ámbito metropolitano deberán incluir la redacción de un Estudio de Movilidad del conjunto municipal**, en el que se incluya:

- El análisis de la movilidad generada y atraída por el ámbito municipal, tanto en la situación actual como en la tendencial , esta última correspondiente a los horizontes temporales establecidos en el PGOU, teniendo en cuenta en la misma la movilidad producida por los nuevos desarrollos urbanos determinados en dicho planeamiento.
- La asignación de la demanda de viajes obtenida a las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, analizando la capacidad de las mismas para absorber dicha demanda; el análisis incluirá también la evaluación de los efectos que se produzcan en las redes de transporte de interés metropolitano a las que se conecten las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, sean éstas exteriores o no al ámbito municipal considerado.
- El cálculo de las emisiones de gases de efectos invernadero, y las medidas a adoptar para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes establecerá el contenido y metodología detallados para la elaboración de dicho Estudio de Movilidad.

Informe Ferrocarriles Autonómico

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

c) **Las modificaciones del Plan General que impliquen cambio de clase de suelo así como los Planes de Ordenación Intermunicipal y los Planes de Sectorización deberán incluir el análisis de movilidad correspondiente, adaptando y completando aquellos aspectos del Estudio de Movilidad aprobado junto al PGOU** que sean necesarios para la correcta integración de las nuevas propuestas en la estructura general del sistema de transporte.

Este reformado del Estudio de Movilidad desarrollará, además del contenido propio del documento de origen que modifica, la organización de la gestión y el establecimiento de los plazos para la ejecución de sus actuaciones, de tal manera que se garantice la funcionalidad de las infraestructuras de transporte público.

d) Los Planes Parciales y Planes Especiales que desarrollen determinaciones del Planeamiento General, basarán su ordenación estructural, entre otras, en las determinaciones del Estudio de Movilidad, reservando suelo y ejecutando los elementos integrantes del sistema de transporte tal y como allí se establecen.

e) Cuando se vaya a desarrollar un sector situado en una zona donde no llegue ningún elemento de la red de transporte prevista –incluida la de transporte público–, la gestión del instrumento de planeamiento asumirá como carga la realización de aquellos sistemas generales de la red de infraestructuras de transporte que permitan su conexión con las redes de transporte que el Estudio de Movilidad haya determinado, de tal manera que se garantice la funcionalidad de la conexión al tiempo que se finaliza la edificación.

f) El Estudio de Movilidad aquí establecido deberá contener, además de lo anterior, las previsiones e infraestructuras para establecer una red de transporte no motorizado, definiendo los itinerarios peatonales y de bicicletas a crear y su tratamiento específico así como las instalaciones complementarias que sean necesarias (aparcamientos, entre otras).

g) El Estudio de Movilidad incluirá así mismo, los Estudios de Viabilidad específicos para las actuaciones urbanísticas más relevantes, tal y como se indica en el siguiente epígrafe

Informe Ferrocarriles Autonómico

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

7.7. Garantía de funcionalidad de los elementos nodales principales del sistema de transporte público frente a actuaciones urbanísticas en su entorno

En el Área de Sevilla, están planteadas un conjunto de grandes operaciones urbanísticas, derivadas tanto del planeamiento municipal ya aprobado como del que está en curso de aprobación y redacción –o del que pueda redactarse en el futuro-, cuyo impacto potencial sobre alguno de los elementos básicos del sistema de transporte puede ser muy negativo.

Por ello y con el fin de proteger los elementos nodales de dicho sistema y garantizar la propia funcionalidad de cada una de estas actuaciones, el Plan determina la necesidad de elaborar un Estudio de Movilidad en el que se analice los desplazamientos motorizados generados y atraídos por la actuación, el reparto de los mismos entre los distintos modos de transporte disponibles, la capacidad de cada uno para absorber la demanda prevista y las medidas complementarias que pudieran ser precisas, incluyendo entre ellas la disminución de la intensidad de los usos inicialmente previstos.

Los **puntos nodales principales del sistema de transporte** son aquellos en los que es previsible una elevada tasa de transbordo o intercambio modal entre modos mecanizados. Los puntos que con este carácter establece el Plan y que deberán ser objeto de especial protección son los recogidos en la figura adjunta. A ellos se añadirá en el futuro cualquier otro con funcionalidad equivalente, cuya incorporación al Plan de Transporte tendrá el carácter de modificación del mismo, que será aprobada de acuerdo con lo recogido en el artículo 21 de la Ley 2/2003.

Cualquier actuación urbanística que se sitúe a una distancia igual o menor a 500 m de uno de estos puntos nodales -longitud cuantificada con los criterios que más adelante se indican- deberá recabar de la Consejería de Obras Públicas y Transportes informe previo sobre la misma, en el que se establezca la necesidad o no de realizar el correspondiente Estudio de Movilidad. En caso afirmativo, dicho estudio y sus conclusiones deberán ser aprobados por dicha Consejería con carácter previo a la aprobación del correspondiente proyecto.

(...)

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Artículo 4 La Red Ferroviaria de Interés General

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fuera titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Artículo 5: Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General

(...)

2. Corresponde al Ministerio de Fomento, oídos el Consejo Asesor de Fomento y las comunidades autónomas afectadas, la planificación de las infraestructuras integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías. Asimismo, se estará a las reglas que aquél determine respecto del establecimiento o la modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un **estudio informativo**, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Artículo 5: Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General

4. Para su tramitación, el Ministerio de Fomento remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre nuevas líneas ferroviarias, tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Fomento abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

6. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Fomento remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a los efectos previstos en la legislación ambiental.

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Artículo 7 Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, **en el plazo de dos meses** computados desde la fecha de su recepción y con **carácter vinculante** en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente.

En el caso de estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, procederá en cada caso, en las zonas afectadas por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto de la mencionada información pública, a la suspensión de la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo y de los efectos de las ya aprobadas, como también a la suspensión del otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas, hasta tanto se apruebe el estudio, con un plazo máximo de suspensión de un año a partir de la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Fomento, por un plazo máximo de seis meses.

Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que sí fuesen compatibles con la futura actuación ferroviaria o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento.

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Informe emitido por la Secretaría General de Infraestructuras

Los nuevos instrumentos de planificación urbanística, cuando incluyan dentro de su ámbito, alguna línea de ferrocarril en servicio, o planificada que cuente con un Estudio Informativo aprobado, deben tener en cuenta la legislación sectorial ferroviaria. (...). Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico consisten en:

- 1) Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente (art. 7.1 LSF)
- 2) Establecer en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público, otra de protección, y un límite de edificación.
- 3) Definir las limitaciones de la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas (se regulan en los artículos 12 a 18 de la LSF, y arts. 24 a 40 del Reglamento).
- 4) En las zonas de dominio público y protección, para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad, y plantar o talar árboles, se requiere la previa autorización de ADIF.
- 5) A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes.
- 6) Cualquier obra que se lleve a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes, o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas.

Informe Ferrocarriles Estatal

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Delimitación de zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación

- 7) La zona de dominio público son los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de interés General y una franja de terreno de 8 metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de explanación. No obstante, en suelo clasificado como urbano o urbanizable por el planeamiento urbanístico, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, esta distancia se reduce a 5 metros (art. 14.2 de la LSF).
- 8) La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación. En suelo clasificado como urbano o urbanizable por el planeamiento urbanístico, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, esta distancia se reduce a 8 metros (art. 14.2 de la LSF).
- 9) La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. No obstante, en las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de edificación se sitúa a 20 metros.

Informe Ferrocarriles Estatal

Informes emitidos

PGOU CÁDIZ: En el informe de ADIF se incluye una defensa de la competencia de la administración del Estado en la regulación de las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, y la planificación de la misma. En este sentido se cuestiona las propuestas incluidas en la memoria de ordenación del PGOU relativas a la utilización conjunta de dichas infraestructuras o la implantación de nuevos apeaderos.

Por otro lado, se señala que en la zona de soterramiento del ferrocarril, debe quedar calificado como SG en la cota que discorra el mismo, reflejándose la compatibilidad de dicha calificación con aquella otra que el PGOU establezca en superficie.

Se propone la inclusión de un artículo en las NNUU que establezca que: *“los proyectos constructivos de todas las edificaciones contenidas en los ámbitos colindantes con el SGF en los que alguna parte de las mismas esté a menos de 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma ferroviaria (...) incluirán una separata que estudie el impacto por ruido y vibraciones producidos por el ferrocarril y las medidas adoptadas en su caso, para que los niveles de ruido y vibraciones estén dentro de los niveles admisibles por la normativa sectorial vigente (...)”*, señalándose que las medidas correctoras a adoptar deben ser soportadas por cuenta y cargo del promotor de la actuación urbanística y consideradas por tanto como un coste más de los gastos de urbanización.

El informe de ADIF señala asimismo que procede la emisión del informe preceptivo regulado por el artículo 7.2 de la LSF (este informe fue solicitado por el Ayuntamiento y no emitido, por lo que se entendió emitido favorable por silencio).

Informe Puertos Autonómico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

ÁMBITO: Afección a puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía (*Art. 14.1 Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía*).

COMPETENCIA: Agencia Pública de Puertos de Andalucía (*Art. 3 Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía*).

CARÁCTER: Vinculante (*Art. 14.2 Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía*).

PLAZO: 3 meses (*Art. 14.1 Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía*).

SENTIDO SILENCIO: Favorable (*Art. 14.1 Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía*).

Art. 14.1 de la Ley 21/2007 de RGE de los Puertos de Andalucía, según la redacción dada por el Decreto-ley 5/2012, de 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA 28 noviembre, vigencia: 28 noviembre 2012).

Informe Puertos Autonómico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Artículo 1 Objeto y ámbito de aplicación

1. Constituye el objeto de la presente ley el **régimen jurídico de los puertos que son competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, que comprende la planificación, utilización y gestión del dominio público portuario, la prestación de servicios en dichos puertos, las tasas exigibles, así como el régimen sancionador y las medidas de policía portuaria.
2. Son **puertos competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, que conforman el Sistema Portuario de Andalucía:
 - a) Los puertos pesqueros.
 - b) Los puertos deportivos.
 - c) Los puertos de refugio.
 - d) Los puertos comerciales u otros puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.
3. Tendrán la consideración de puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que, estando adscritos a puertos de interés general, deban ser segregados de la zona de servicio por poseer infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, y no dividir ni interrumpir la zona de servicio del puerto de modo que pueda afectar a la explotación de este.

Informe Puertos Autonómico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Artículo 3 Administración del Sistema Portuario de Andalucía

Las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de puertos se ejercerán por el Consejo de Gobierno, por la Consejería competente en materia de puertos y por la **Agencia Pública de Puertos de Andalucía**, en adelante Agencia, de acuerdo con lo que establecen la presente ley, las normas reglamentarias que la desarrollen y las demás normas que resulten de aplicación.

Corresponde a la Agencia:

- a) El otorgamiento, modificación o extinción de licencias, autorizaciones y concesiones de dominio público portuario en los puertos de gestión directa.
- b) La modificación no sustantiva de las concesiones de obras públicas en materia portuaria.
- c) La redacción y participación en la tramitación de los planes especiales de ordenación de los puertos.
- d) La gestión, liquidación y recaudación en período voluntario de las tasas portuarias.
- e) Las revisiones de tasas, excepto las que se correspondan con las concesiones de obras públicas en los puertos de gestión indirecta, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de tributos.
- f) Auxiliar a la Consejería competente en materia de puertos en el ejercicio de la potestad de inspección y llevar a cabo las tareas de vigilancia con relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.
- g) La imposición de multas para el resto de las infracciones tipificadas en esta ley cuando no corresponda su imposición al Consejo de Gobierno ni a la Consejería competente en materia de puertos.
- h) Cuantas otras competencias se le atribuyen expresamente por esta ley.

Informe Puertos Autonómico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística

Artículo 11 Ordenación territorial y urbanística de los puertos

1. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que afecten al litoral incluirán la localización de nuevos puertos y la ampliación de los existentes.
2. **Los instrumentos de planeamiento general del municipio calificarán el puerto como sistema general portuario**, debiendo contener, en relación con este sistema general, las determinaciones básicas relativas a su accesibilidad y conectividad, a efectos de garantizar la coherencia con el modelo territorial y con la estructura general y orgánica que configura el Plan.
3. La superficie del sistema general portuario no computará a los efectos de determinación de dotaciones, reservas y equipamientos según los distintos tipos de suelo.

Informe Puertos Autonómico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Artículo 12 Planes especiales de ordenación de los puertos

1. El sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un **Plan Especial de Ordenación** que redactará la Agencia y que formulará la Consejería competente en materia de urbanismo, por su carácter supramunicipal, a propuesta de aquella.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto se tramitará y aprobará de acuerdo con la normativa urbanística de aplicación, debiendo garantizarse la participación de la Agencia en esta tramitación.

2. El **Plan de Usos de los Espacios Portuarios** deberá estar aprobado con anterioridad al **Plan Especial de Ordenación del Puerto**, debiendo ajustarse este a las determinaciones del citado Plan de Usos.

3. El Plan Especial recogerá la ordenación integral del puerto y las determinaciones necesarias que garanticen la integración de este sistema general en la ordenación urbanística del municipio, conforme a las previsiones del proyecto aprobado y del Plan de Usos de los Espacios Portuarios o de la concesión de obra pública, con criterios de flexibilidad que, teniendo en cuenta las particularidades de la gestión portuaria, hagan posible su adecuación a los cambios que coyunturalmente procedan.

Además, debe contener las determinaciones exigibles conforme a la normativa urbanística y especialmente las siguientes:

- a) La ordenación de las actuaciones de integración puerto-ciudad.
- b) Los parámetros urbanísticos, tales como la altura máxima, volumen de la edificación, tipología, ocupación máxima de la parcela, condiciones y características de las edificaciones y construcciones.
- c) Los supuestos de modificación y revisión del Plan Especial.

Informe Puertos Autonomico

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Artículo 14 Coordinación interadministrativa

1. En relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico que puedan incidir directamente sobre los puertos, el órgano competente para la aprobación inicial podrá remitir, con anterioridad a la misma, el documento a la Consejería competente en materia de puertos para que esta formule, en el plazo de un mes, las sugerencias y observaciones que estime convenientes.

En todo caso, se considera que inciden directamente sobre los puertos los instrumentos de planeamiento que ordenen los terrenos colindantes con el puerto, y los que afecten a las conexiones con las redes de comunicaciones del sistema general portuario.

2. **Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico al que se refiere el apartado anterior, este se someterá a informe de la Consejería competente en materia de puertos en aquellos aspectos que afecten a la actividad portuaria, que tendrá carácter vinculante y deberá estar motivado.**

Este informe deberá emitirse en el plazo de tres meses y se entenderá favorable en caso de no emitirse en dicho plazo, salvo que afecte al dominio o al servicio público de titularidad autonómica.

Párrafo 2.º del número 2 del artículo 14 redactado por la Disposición Final 4.ª del Decreto-Ley 5/2012, 27 noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía (BOJA de 28 noviembre, con vigencia 28 noviembre 2012).

Informe Puertos

Sentencia Tribunal Constitucional sobre Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía

El Tribunal Constitucional, en sentencia 34/2014, de 27 de febrero de 2014, relativa al recurso interpuesto contra la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, en parte por las previsiones en dicha ley relativas a “usos hoteleros”, establece que:

La Ley de costas distingue entre los puertos de competencia estatal y los puertos de competencia autonómica. (...) En lo que respecta a los puertos de competencia autonómica, el art. 114 de la Ley de costas establece que “las Comunidades Autónomas ejercerán las competencias en materia de ordenación territorial y del litoral, puertos, urbanismo (...) atribuidas en virtud de sus respectivos Estatutos”. Este precepto debe ponerse en conexión con el art. 49 (...) y que, como antes señalábamos, contempla que la porción de dominio público adscrito para la construcción de nuevos puertos de titularidad autonómica, o para la ampliación de los existentes, “conservará tal calificación jurídica, correspondiendo a la Comunidad Autónoma la utilización y gestión de la misma, adecuadas a su finalidad y con la sujeción a las disposiciones pertinentes.”

“Se recoge en estos preceptos (de la Ley de costas) la doble naturaleza de los puertos autonómicos, sobre los que recaen las competencias estatutarias autonómicas, que, no obstante habrán de ejercerse con sujeción a las disposiciones reguladoras de la utilización del dominio público marítimo-terrestre”.

“Resulta pues clara, en contra de lo sostenido por la representación autonómica, la dualidad de régimen jurídico aplicable a los puertos de competencia autonómica, y el sometimiento de los mismos a las disposiciones de la Ley de costas que regulan las competencias que para el Estado derivan de sus facultades para la preservación de la integridad física y jurídica del dominio público marítimo-terrestre.”

“Las limitaciones de uso -entre ellas la prohibición de edificaciones destinadas a residencia o habitación- que el art. 25 de la Ley de costas establece en el dominio público marítimo terrestre y en la servidumbre de protección, tiene por objeto la conservación de los valores naturales y paisajísticos de ese dominio público marítimo-terrestre (...).

Los arts. 4.b) y 16.3 de la Ley 21/2007 incurren en evidente contradicción con lo dispuesto en los arts. 25 y 32 de la Ley de costas, en cuanto facultan al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a autorizar la ocupación del dominio público portuario para uso hotelero, es decir, para uso de residencia o habitación.”

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 4 Puertos de interés general

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 5 Espacios portuarios de competencia autonómica

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias que les fueran transferidos y figuren expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración General del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y ser oídos los Ministerios citados en el artículo 57.2 de esta ley, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afectación de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 56: Articulación urbanística de los puertos

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:
- a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.
 - b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.
 - c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 69: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Disposición transitoria sexta: Régimen transitorio aplicable a los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios y a los Planes Directores

1. Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley.

2. Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios que, a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, se encontraran en tramitación deberán ajustarse a lo previsto en los artículos 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada a los mismos por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.

3. Los Planes Directores de Infraestructuras del Puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia. Asimismo los Planes Directores que, a la entrada en vigor de dicha Ley, se encuentren en tramitación, deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada al mismo por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.

Informe Puertos Estatal

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

Informe Puertos Estatal

Informes emitidos

PGOU CÁDIZ: En el informe emitido por Puertos del Estado se realiza una defensa de las competencias exclusivas estatales en los ámbitos de los Puertos de interés general, frente a determinaciones del PGOU que establecían que la actuación sobre los suelos portuarios precisaba la previa adecuación del Plan Especial vigente al contenido del PGOU, pudiendo autorizarse únicamente aquéllas que no sean contrarias a los objetivos establecidos por el PGOU.

Dicho informe establece que “los Planes Generales de Ordenación deberán calificar la zona de servicio portuaria como Sistema General Portuario, no pudiendo incluir determinaciones que incidan en los ámbitos sobre los que el Estado ostenta competencia.

Es por eso que el Plan General de Ordenación Urbanística de la ciudad de Cádiz no puede establecer objetivos no portuarios en zonas de un puerto de interés general, como es el Puerto de Cádiz, dedicadas plenamente a la actividad portuaria, negando la autorización de actividades contrarias a dichos objetivos, debiendo prevalecer lo establecido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado según los trámites establecidos por la legislación vigente.”

En relación al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz (AD por Orden Ministerial de 10/05/2006), señala que, según la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 33/2010, los PUEP aprobados con anterioridad a dicha Ley, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en dicha Ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Informe Puertos Estatal

Puerto de Málaga

El Puerto de Málaga cuenta actualmente con los siguientes instrumentos aprobados:

- **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)**, aprobado mediante Orden del Ministerio de Fomento 649/2017, de 6 de julio (BOE 161, de 07/07/2017). El Puerto no disponía de Plan de Utilización de Espacios Portuarios, ni de zona de servicio aprobada por Orden ministerial.
- **Plan Especial de Ordenación del Puerto de Málaga**, aprobado por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de 02/04/1998 (BOP 20/07/1998). Este plan ha sido objeto de una serie de modificaciones. Según constan en la plataforma Situ@ estas modificaciones, y su estado de tramitación, son las siguientes:
 - Modif. Plan Especial del Puerto, aprobado definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión de 30/09/2010.
 - Modif. Plan Especial del Puerto en el Muelle I y Esquina, aprobado definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión de 09/09/2011.
 - Modif. Plan Especial del Puerto en el Muelle II y Plataforma del Auditorio, aprobado definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión de 22/12/2011.

Actualmente en tramitación:

- Modif. Plan Especial del Puerto que afecta a los usos la zona de atracadero adosado al Dique de Levante y de la Estación Marítima prevista en el Muelle I, aprobado inicialmente mediante Acuerdo de la Junta de gobierno Local de la GMU de Málaga.
- Modif. Plan Especial del Puerto, relativa a la plataforma del Morro de Levante, aprobado inicialmente mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 15/06/2018.

Informe Puertos Estatal

Dictamen CCA relativa a la ordenación Puerto

A consulta efectuada por el Ayuntamiento de Málaga en relación a la modificación de los instrumentos de ordenación de los sistemas generales portuarios, que afectan a zonas de espacios libres, sobre si son de aplicación las medidas compensatorias previstas en el art. 36,2,a.2ª) de la LOUA, el CCA establece lo siguiente:

“En ambos textos legales (RDLEg. 2/2011, de 5 de septiembre TRLPEMM y Ley 21/2007, de 18 de diciembre, RGEPA) se declara el **carácter demanial de los puertos**. Tanto el artículo 67,1 del RDLEg. 2/2011 como el artículo 15,1 de la Ley 21/2007 proclaman que los puertos, respectivamente de interés general y de competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, son bienes de dominio público e integran el dominio público portuario del Estado y de la Comunidad Autónoma.”

“El régimen urbanístico de un sistema general portuario discurre al margen de las reglas de la ordenación urbanística que le es aplicable al instrumento de planeamiento general que rige el municipio donde se integra el puerto. Así, podemos colegir que en la regulación que del mismo haga el Plan Especial correspondiente no son exigibles las reservas de dotaciones públicas que con carácter general establece el artículo 17 de la LOUA a propósito de la determinación de los estándares mínimos de aquéllas según el uso urbanístico del suelo”

“Tales sistemas (sistema general portuario), aunque en sí mismos son dotaciones en las que se presta un servicio o actividad de carácter general, y son bienes de dominio público (...) no constituyen reservas dotacionales en los términos que prevé el artículo 17 de la LOUA”.

“Los sistemas generales portuarios, por tanto, se ordenan urbanísticamente con ese régimen singular que hemos venido señalando, desarrollando sus funciones y los servicios que prestan con arreglo a la DEUP o al PUEP, según quien sea la Administración que ostenta la competencia del puerto, sin que a tales instrumentos definidores de usos les sea exigible delimitar reservas de dotaciones públicas.”

“La intervención del Consejo Consultivo en las modificaciones de los planes especiales portuarios no es preceptiva aunque se alteren espacios destinados a zonas libres o dotaciones públicas (en realidad, todo el sistema general portuario es una dotación pública demanial de interés general), ya que el mantenimiento del equilibrio entre dotaciones y aprovechamientos lucrativos que ha de perseguir la actividad urbanística no rige en el sistema portuario debido a su especial naturaleza y a la de las funciones que asigna.”

Y concluye que en las modificaciones puntuales de los Planes Especiales que ordenan los sistemas generales portuarios no existe la obligación de adoptar medidas compensatorias con la finalidad de mantener el equilibrio existente entre dotaciones públicas y aprovechamiento lucrativo.

Informe Puertos Estatal

DEUP Puerto de Sevilla

La memoria del documento de DEUP del Puerto de Sevilla establece que dicho instrumento tiene dos objetivos precisos:

a) la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto, definiendo los terrenos que van a tener la **cualidad del dominio público**, y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad.

b) la asignación de los usos previstos para cada una de las zonas del puerto, que es la vía para poder delimitar finalmente la zona de servicio, eliminando inclusiones o ampliaciones que resulten injustificadas, **sin que puedan entrar en dicha zonificación parámetros urbanísticos**. Los usos que se asignan son: Usos portuarios (comerciales, pesqueros, náutico-deportivos; complementarios o auxiliares de los anteriores); Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en aquellos suelos que no reúnan las características de bienes de DPMT, y que por causa de la evolución de las necesidades operativas portuarias hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad (equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias); Usos de reserva portuaria.

Asimismo se señala que *“por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de éstos tiene un carácter puramente instrumental en la DEUP, para llegar por un método razonado a la delimitación de la zona de servicio”*, por lo que cabe considerar por tanto la asignación de usos establecidos en el documento más como un medio que un fin, destinado a justificar el principal objeto del mismo, que es la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto.

La desafectación de terrenos pertenecientes al dominio público portuario se puede realizar mediante el citado DEUP, o bien mediante el procedimiento establecido en el art. 44 TRLPEMM (Orden Ministerio de Fomento), quedando los bienes desafectados incorporados al patrimonio de la Autoridad Portuaria (salvo que conserven características naturales y se incorporen al DPMT), que los podrá enajenar.

Informe Puertos Estatal

DEUP Puerto de Sevilla

La Disposición Transitoria Final de las Normas Urbanísticas del PGOU de Sevilla establece que:

Las determinaciones contenidas en el presente Plan General en los planos de ordenación pormenorizada y en las fichas del Anexo I de estas Normas relativas al Área de Reforma Interior de Las Razas (ARI-DPB-08), Área de Reforma Interior Carretera de la Esclusa (ARI-DR-02) y Actuación Simple ASV-DR-01 (Tablada. Enlace SE-30), quedan en suspenso hasta tanto se proceda a la aprobación de la revisión o modificación sucesiva del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios tendente a la alteración del ámbito de la Zona de Servicios a fin de excluir de éste los terrenos incluidos en la delimitación de las citadas unidades de ejecución y actuación simple de viario así como los terrenos portuarios y lámina de agua de la Dársena incluidos dentro del ámbito del Plan Especial de Protección del Sector del Conjunto Histórico n.º27.2 “Histórico” (...).

Hasta que alcance eficacia la aprobación por el órgano competente de la revisión o modificaciones sucesivas del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios tendente a la exclusión de la Zona de Servicios de los ámbitos de las citadas actuaciones urbanísticas previstas por este Plan, los terrenos incluidos en las mismas tendrán la calificación de Sistema General de Uso Portuario, siendo sus usos conforme a las previsiones del artículo 6.6.34 y del vigente Plan Especial de El Puerto de Sevilla”.



Informe Puertos Estatal

Informes emitido PGOU El Puerto Santa María

PGOU EL PUERTO SANTA MARÍA: El PGOU contempla una “calificación diferida” de unos suelos que integran la zona de servicio del Puerto, estando prevista una alteración de la zona de servicios consistente en desafectar los terrenos localizados en la margen derecha del río junto a la playa de la Puntilla. El PGOU prevé que, hasta que no se produzca la desafectación de estos suelos, éstos mantienen la consideración de Sistema General Portuario, con los parámetros definidos en el Plan Especial. No obstante, una vez producida la desafectación, y la oportuna modificación del Plan de Utilización de los espacios Portuarios, queda sin efecto el Plan Especial, y automáticamente estos terrenos pasan a tener la clasificación de suelo urbano no consolidado, con uso de actividades económicas, conforme a las determinaciones del PGOU según el ARI-11.

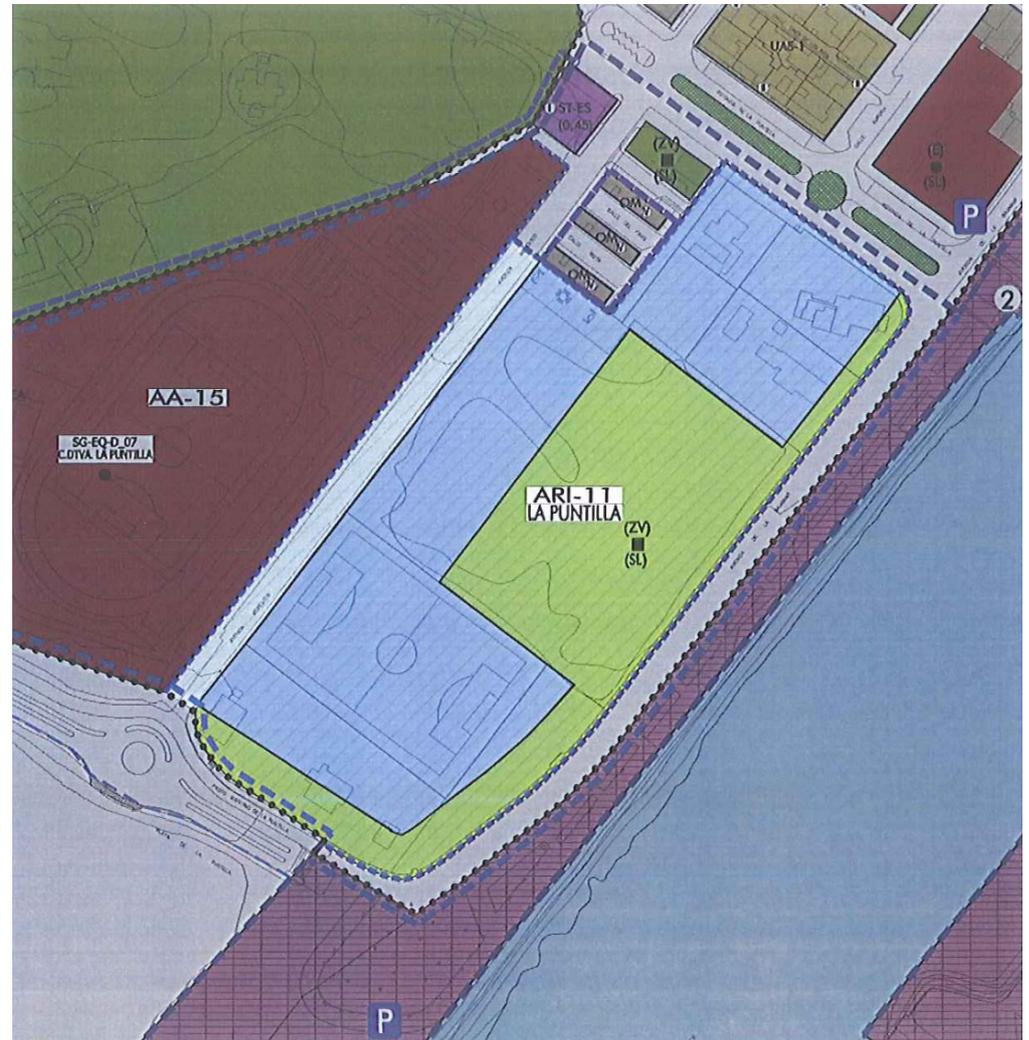
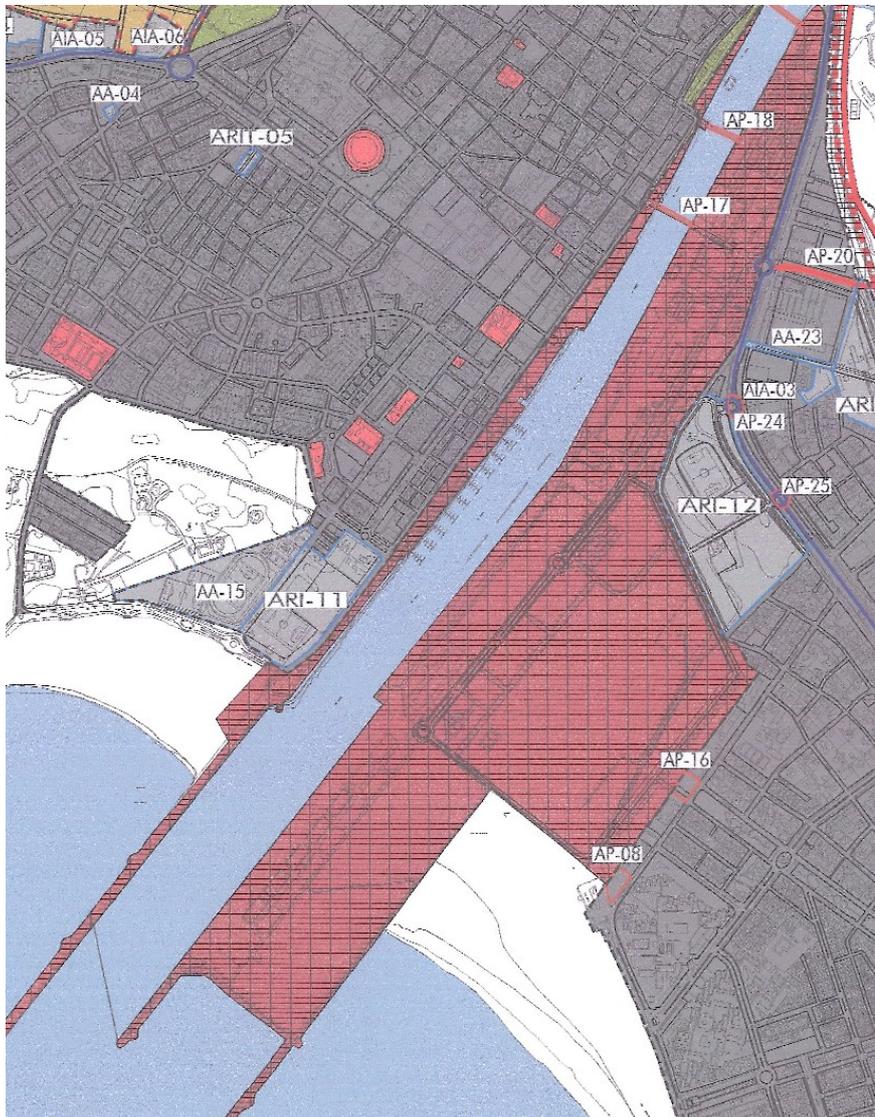
El Informe emitido por la Autoridad Portuaria manifiesta su acuerdo con el planteamiento, aunque se señala que el ámbito y los parámetros urbanísticos del ARI-11 no coinciden con los previstos en el Plan Especial del Puerto, señalando que no se establezcan cesiones de aprovechamiento y cargas urbanísticas en este área, posponiendo estas decisiones a lo que se fije en el instrumento urbanístico a firmar entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento.

Sin embargo, el informe emitido por la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, informa desfavorablemente el uso hotelero previsto en el ARI, que debe quedar fuera de la zona de servidumbre de protección. Asimismo reitera lo expresado en relación al Plan Especial de Ordenación del Puerto, en el que señalaba que “los puertos se asientan sobre espacios frágiles y valiosos desde el punto de vista medioambiental pero necesarios para el desarrollo de los fines portuarios, no obstante, la propuesta realizada en esta unidad da lugar a que equipamientos y dotaciones que deberían situarse en el interior del núcleo urbano, se localicen en el recinto portuario facilitando la presión urbanística sobre la ribera del mar, lo que debería reconsiderarse.

Como consecuencia de dicho informe, la Orden de la CMAOT denegó el ARI-11 “La Puntilla”, señalando que debía calificarse como sistema general portuario excluido de clasificación (como el resto de la zona de servicio del Puerto).

Informe Puertos Estatal

Informes emitido PGOU El Puerto Santa María



Informe Movilidad

Artículo 32 LOUA

El Servicio de Planificación del Transporte de la Dirección General de Movilidad está emitiendo informes relativos a instrumentos de planeamiento urbanístico, en virtud del artículo 32 de la LOUA, posteriormente remitidos por la citada Dirección General.

El artículo 32.1.2ª) de la LOUA establece que tras la aprobación inicial del instrumento, se requerirán informes, dictámenes u otro tipo de pronunciamientos de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, **previstos legalmente como preceptivos**.

En cuanto a la fundamentación jurídica de estos informes, con carácter general, no existe ninguna norma que establezca el carácter preceptivo de estos informes, sin perjuicio de que determinados instrumentos de planificación prevean la emisión de informe por parte de la consejería competente en materia de transportes, respecto a los estudios de movilidad a incorporar en los instrumentos urbanísticos (**POTAUS** obliga a la emisión de informe por la consejería competente en materia de transportes sobre los Estudios de Movilidad a incluir en los instrumentos de planeamiento general; **PTM** del Área de Sevilla, que prescribe la necesidad de que los PGOU incorporen un Estudio de Movilidad, e informe sobre actuaciones urbanísticas cercanas a los nodos de transporte).

Por tanto, con carácter general, estos informes tienen carácter **facultativo**, y se emiten en base a criterios generales establecidos en instrumentos de planificación (**POTA**) o incluidos en documentos estratégicos o de coordinación de políticas (**EASU**, Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana; **PISTA** 2020, Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía), que no tienen establecido un procedimiento incardinado en la tramitación de los instrumentos urbanísticos.

Informe Movilidad

Artículo 32 LOUA

Informe relativo a un PGOU actualmente en tramitación, el cual se fundamenta en base a los siguientes documentos:

- Ley 5/2001, de 4 de julio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la CA de Andalucía.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, LOUA.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en el ámbito de la competencia del Estado.
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).
- Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (se alude al artículo 7.6, que prescribe la necesidad de incluir en los PGOU un Estudio de Movilidad).
- Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía (*¿Se incluye el informe preceptivo, al coincidir el órgano que emite el mismo: DG de Movilidad ?*)
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA).
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS).
- Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo y la edificación y el transporte en Andalucía.
- Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU).

En las conclusiones se establece que *“la documentación literal y planimetría aportada se entiende insuficiente para la comprensión de la ordenación propuesta en cuanto al sistema de transportes, así como tampoco evaluar la adecuación al modelo de movilidad sostenible previsto en la documentación de referencia citada en el primer apartado de este informe”*. Se alude en relación a este modelo al artículo 9.F) de la LOUA *“propiciar la mejora de la red de tráfico, aparcamientos y sistema de transportes, dando preferencia a los medios públicos y colectivos, así como a reducir o evitar el incremento de las necesidades de transporte.”*

Informe Movilidad

Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla

Artículo 29 Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico (D)

1. Para favorecer la movilidad mediante transporte público, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

- a) Establecer las reservas de suelo necesarias para el trazado de las infraestructuras previstas por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, incluyendo los intercambiadores de transporte.
- b) Incluir en la ordenación las plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número total de habitantes previstos multiplicado por 0,8.
- c) Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el entorno de los Nodos principales y del conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.
- d) Incluir un Estudio de Movilidad que deberá ser informado favorablemente por la Consejería de la Junta de Andalucía competente en materia de transportes.** El estudio tendrá los contenidos establecidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, hasta que la mencionada Consejería establezca una regulación específica para los mismos.

2. Los Planes de Ordenación Intermunicipal, los Planes de Sectorización, así como las innovaciones de planeamiento urbanístico general incluirán un análisis de su incidencia sobre la movilidad y, en su caso, las modificaciones que deban realizarse en el Estudio de Movilidad correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana para asegurar la correcta integración de las nuevas propuestas en la estructura. (...)

Informe Movilidad

Texto Refundido Ley de Comercio Interior de Andalucía

Informe de movilidad relativo al Estudio de Movilidad incluido en un instrumento urbanístico, en el marco de la emisión del informe en materia de Comercio del mismo (Decreto Legislativo 1/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Comercio Interior de Andalucía, TRLCIA)

Artículo 31 Grandes superficies minoristas y planificación urbanística

(...)

*5. El instrumento de planeamiento urbanístico que prevea de forma pormenorizada el emplazamiento de una gran superficie minorista **deberá incorporar un plan de movilidad urbana**, referido a dicha implantación, que priorice la accesibilidad peatonal, el transporte no motorizado y el transporte público.*

Artículo 36 Contenido del informe comercial

1. El informe deberá pronunciarse sobre la adecuación del instrumento de planeamiento a los criterios que referidos a la actividad comercial se establecen establecidos (??) en esta Ley y, en su caso, en el Plan de Establecimientos Comerciales y específicamente sobre:

- a) La adecuación a los criterios de los artículos 25, 31, 32 y 34.*
- b) El empleo de los conceptos comerciales.*
- c) La estrategia para el emplazamiento de las grandes superficies minoristas.*
- d) **El plan de movilidad urbana.***

Informe Movilidad

Texto Refundido Ley de Comercio Interior de Andalucía

Según estos informes emitidos por el Servicio de Planificación del Transporte de la Dirección General de Movilidad de la CFV a demanda de la Dirección General de Comercio, el TRLCIA *“no recoge más referencias sobre este Plan de Movilidad quedando, pues, lagunas importantes sobre criterios, alcance y contenido a que deben responder estos planes de movilidad y, en consecuencia, a las referencias para la propia valoración que de los mismos debe hacerse por la DG de Comercio al preparar, en este caso, el correspondiente informe Comercial, y en concreto, para la emisión de estos informes por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda (DG de Movilidad)”*.

Como consecuencia de lo anterior se incluye un Anexo donde se establece el *“planteamiento a que responde el informe”*, en el que se establecen una serie de criterios sobre movilidad sostenible justificados en el propio **TRLCIA** (priorización de acceso peatonal, del transporte no motorizado y del transporte público, conexión con suelo residencial, ...), en la **LOUA**, el **POTA**, así como documentos estratégicos como la **EASU** (Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana).